A **KOMAS ENERGY SDN BHD**

lwn.

PP

B MAHKAMAH TINGGI, JOHOR BAHRU
SAMSUDIN HASSAN PK
[RAYUAN JENAYAH NO: 42S-11-2012]
31 MAC 2013

C ***UNDANG-UNDANG KELAUTAN:*** *Perkapalan saudagar - Milikan kapal - Tanggungan terhadap dakwaan kesalahan berlabuh di bawah s. 491B(1)(l) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 - Sama ada penyewa kapal bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal dalam perairan Malaysia*

D ***UNDANG-UNDANG KELAUTAN:*** *Perkapalan saudagar - Kawalan perkapalan - Tanggungan terhadap dakwaan kesalahan berlabuh - Sama ada kesemua elemen kesalahan telah dibuktikan - Sama ada kegagalan mengemukakan ekshibit dan dokumen-dokumen penting menimbulkan kelompangan dalam kes responden - Sama ada aktiviti bunkering termasuk di bawah senarai s. 491(B)(1) Akta Perkapalan Saudagar*
E *1952 - Sama ada bunkering tergolong di bawah 'berlabuh tunggu' - Sama ada kesalahan dibuktikan*

Perayu, Komas Energy Sdn Bhd, di Mahkamah Sesyen, telah disabitkan atas satu kesalahan di bawah s. 491B(1)(l) Ordinan
F Perkapalan Saudagar 1952 ('Ordinan') dan dijatuhkan hukuman atas kesalahan tersebut. Perayu menghadapi pertuduhan bahawa sebagai penyewa kapal MT Leo, ia bertanggungjawab ke atas kapal yang didakwa berlabuh dalam perairan Pengerang dalam Negeri Johor tanpa memaklumkan kepada Pengarah Laut seperti yang
G ditetapkan dalam Notis Perkapalan Malaysia. Oleh itu, perayu merayu terhadap sabitan dan hukuman. Alasan-alasan yang dikemukakan dalam rayuan perayu adalah bahawa Hakim Mahkamah Sesyen telah terkhilaf apabila memutuskan bahawa: (i) perayu merupakan penyewa kapal MT Leo dan
H bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo; (ii) ekshibit yang dikemukakan menunjukkan bahawa perayu adalah penyewa sedangkan tiada sebarang dokumen Charter Party Agreement yang dikemukakan oleh pihak pendakwaan dan pembuat dokumen tersebut tidak dipanggil sebagai saksi; (iii) pembelaan perayu
I hanyalah penafian semata-mata; (iv) terdapat kes *prima facie* terhadap perayu; dan (v) perayu gagal menimbulkan keraguan yang munasabah di akhir kes pembelaan.

Diputuskan (membenarkan rayuan; mengenepikan sabitan dan hukuman Mahkamah Sesyen; melepaskan dan membebaskan perayu):

(1) Ekshibit P17, iaitu surat daripada pihak Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan Malaysia, mengesahkan bahawa perayu sememangnya ada menyewa MT Leo berdasarkan kepada bukti Charter Party Agreement di antara tuan punya MT Leo iaitu ASR Marine & Trading Pte Ltd dengan perayu. Walau bagaimanapun, P17 sahaja tidak mencukupi untuk membuktikan bahawa perayu yang bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo. Tidak ada peruntukan dalam Ordinan bahawa penyewa kapal bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal dalam perairan Malaysia. Oleh demikian, hujahan responden bahawa perayu bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal MT Leo pada masa kejadian dengan hanya bergantung kepada pernyataan dalam P17 adalah salah. (perenggan 7 & 9)

(2) Undang-undang amat jelas bahawa responden dikehendaki membuktikan kesemua ingredien atau elemen di bawah kesalahan s. 491B(1)(l) Ordinan dan perayu pula hanya perlu menimbulkan keraguan yang munasabah sahaja ke atas kes responden. (perenggan 9)

(3) Menurut undang-undang yang mantap, fakta yang tidak disangkal atau dipertikaikan dianggap diterima sepenuhnya oleh sesuatu pihak yang bertelagah. Penjelasan yang diberikan oleh SD1 dan SD2 di peringkat pembelaan, berkenaan dengan penyewaan kapal MT Leo dan kuasa mengemudi kapal, tidak disangkal dan dipertikaikan oleh responden semasa disoal balas. Oleh demikian, penjelasan perayu berjaya menimbulkan keraguan yang munasabah terhadap kes responden berhubung elemen tanggungjawab perayu ke atas segala aktiviti kapal MT Leo semasa di perairan Malaysia ketika kejadian seperti mana dalam pertuduhan pindaan. (perenggan 10)

(4) Charter Party Agreement perlu dikemukakan untuk membuktikan pihak yang sepatutnya bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo pada masa kejadian. Walau bagaimanapun, ia tidak dikemukakan atas alasan kerahsiaan dokumen-dokumen. Kegagalan ini telah menimbulkan kepincangan dan

kelompangan dalam kes responden dalam membuktikan elemen kebertanggungjawaban ke atas aktiviti kapal MT Leo pada masa kejadian tersebut. (perenggan 11)

(5) Pemilik kapal MT Leo iaitu ASR Maritime & Trading Pte Ltd sepatutnya dipanggil sebagai saksi untuk menzahirkan pihak yang sepatutnya bertanggungjawab terhadap kesalahan seperti yang dipertuduhkan. Ketiadaan bukti yang menunjukkan elemen ini telah menyebabkan kelompangan ke atas kes responden. Pembelaan yang dibangkitkan oleh perayu semasa kes pendakwaan telah diulangi di peringkat pembelaan tetapi isu ini tidak pernah dipertikaikan oleh pihak pendakwaan. Dalam keadaan tersebut, responden dianggap menerima hakikat bahawa perayu tidak bertanggungjawab ke atas aktiviti MT Leo. (perenggan 12)

(6) Tidak ada keterangan lain yang dikemukakan untuk membuktikan bahawa perayu sebenarnya bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo selain daripada fakta bahawa perayu adalah penyewa MT Leo. Tanpa keterangan lain, pihak pendakwaan telah gagal membuktikan elemen kebertanggungjawaban perayu ke atas kapal MT Leo. Malahan, tidak ada peruntukan dalam Ordinan yang menganggap bahawa penyewa kapal bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal tersebut dalam perairan Malaysia semasa kejadian. (perenggan 14-15)

(7) Menurut keterangan, Kapal MT Leo dan MT Diamond sedang membuat aktiviti bunkering yang bermaksud pemindahan minyak antara kapal ke kapal hanya untuk kegunaan kapal tersebut sendiri. Perayu telah membuktikan melalui ekshibit-ekshibit dan keterangan saksi-saksi bahawa aktiviti MT Leo semasa kejadian adalah sebenarnya bunkering dan bukannya berlabuh. Mengikut s. 491B(1) Ordinan, aktiviti bunkering tidak bermasuk di bawah mana-mana senarai aktiviti dari (a) hingga (k). Malahan, ia juga tidak termasuk di bawah senarai (l). Oleh demikian, dakwaan responden bahawa aktiviti bunkering tergolong di bawah 'berlabuh tunggu' adalah meleset sama sekali kerana perayu telah diberikan permit untuk aktiviti bunkering dan bukannya 'berlabuh tunggu'. Dengan itu, adalah dirumuskan bahawa perayu tidak perlu memaklumkan kepada Pengarah Laut, Jabatan Laut Malaysia. (perenggan 17-20 & 22)

(8) Perayu, melalui ekshibit-ekshibit dan keterangan saksi-saksi telah menunjukkan kesinambungan pembelaan perayu dan dengan itu berjaya menimbulkan keraguan yang munasabah ke atas kes pendakwaan. (perenggan 26)

Kes-kes yang dirujuk:
PP v. Lin Lian Chen [1990] 1 LNS 179 HC ***(dirujuk)***

Perundangan yang dirujuk:
Customs Act 1967, s. 90,
Evidence Act 1950, ss. 74, 76, 77
Merchant Shipping Ordinance 1952, ss. 491B(1)(l), (4)

Bagi pihak perayu - Mohd Asri Rais (Ibrahim Haikal Razak bersamanya); T/n Hanif & Co
Bagi pihak responden - Rahimah Abd Majid; TPR

Dilaporkan oleh S Barathi

PENGHAKIMAN

Samsudin Hassan PK:

Pendahuluan:

[1] Perayu telah dikenakan pertuduhan pindaan di bawah s. 491B(1)(l) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang boleh dihukum di bawah s. 491B(4) Ordinan yang sama.

[2] Di akhir kes pendakwaan Puan Hakim, Mahkamah Sesyen, Kota Tinggi, Johor, telah memutuskan pihak pendakwaan telah berjaya membuktikan kes '*prima facie*' dan memerintahkan perayu membela diri terhadap pertuduhan pindaan tersebut.

[3] Perayu telah membela diri dan memberi keterangan bersumpah. Pada 19 Disember 2011 Puan Hakim, Mahkamah Sesyen telah mensabitkan kesalahan di bawah s. 491B(1)(l) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan menghukum perayu dengan denda RM50,000 jika didapati gagal membayar tiga bulan penjara di bawah s. 491B(4) Ordinan yang sama.

[4] Perayu merayu terhadap sabitan dan hukuman bagi pertuduhan tersebut.

Pertuduhan

[5] Pertuduhan pindaan yang dikemukakan terhadap perayu adalah seperti berikut:

> Bahawa kamu sebagai Penyewa Kapal M.T. Leo (No. IMO Kapal - 8718641) bertanggungjawab ke atas kapal M.T. Leo yang telah pada 14.06.2010 jam lebih kurang 3.50 pagi berlabuh di kedudukan garis lintang 01 darjah 17.854 minit Utara, garis bujur 104 darjah 09.066 minit Timur pada jarak lebih kurnag 2.5 batu nautika di Selatan Tanjung Kapal, dalam perairan Pengerang dalam negeri Johor tanpa memaklumkan kepada Pengarah Laut seperti yang ditetapkan di dalam Notis Perkapalan Malaysia (MSN 15/2009). Oleh itu kamu telah melakukan suatu kesalahan di bawah Seksyen 491B (1)(l) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan boleh dihukum di bawah Subseksyen 491B(4) Ordinan yang sama.

Alasan Rayuan

[6] Peguambela bijaksana yang mewakili perayu telah mengemukakan pelbagai alasan di dalam petisyen rayuan yang menyokong hujahan bahawa perintah sabitan oleh Puan Hakim, Mahkamah Sesyen patut diketepikan. Alasan-alasan tersebut ialah seperti di bawah berikut:

(i) Puan Hakim, Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan bahawa Komas Energy Sdn Bhd merupakan penyewa kapal MT Leo dan bertanggungjawab ke atas Kapal MT Leo.

(ii) Puan Hakim, Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan bahawa eks. P9, P17 dan P19 menunjukkan Komas Energy Sdn Bhd sebagai penyewa sedangkan tiada sebarang dokumen 'charter party agreement' dikemukakan oleh pihak pendakwaan dan pembuat dokumen tersebut tidak dipanggil sebagai saksi.

(iii) Puan Hakim, Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan bahawa pembelaan Komas Energy Sdn Bhd hanya penafian semata-mata sedangkan terdapat pembelaan yang bermerit bahawa pemilik kapal MT Leo tidak dipanggil sebagai saksi untuk mengesahkan samada Komas Energy Sdn Bhd adalah penyewa.

(iv) Puan Hakim, Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan terdapat satu *prima facie* kes terhadap Komas Energy Sdn Bhd sedangkan tiada bukti Komas Energy Sdn Bhd pernah membuat bayaran sewaan kapal MT Leo kepada pemilik kapal MT Leo di akhir kes pendakwaan.

(v) Puan Hakim, Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan bahawa Komas Energy Sdn Bhd gagal menimbulkan satu keraguan yang munasabah di akhir kes pembelaan.

Alasan-alasan Di Atas Dianalisa Seperti Berikut:

Alasan Pertama: Puan Hakim Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan Komas Energy Sdn Bhd merupakan penyewa kapal MT Leo dan bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo)

[7] Adalah diperhatikan PW11 Maritim Mohd Termizi bin Mohd Noor ('SP7') selaku Pegawai Penyiasat Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia, Daerah Maritim Johor Bahru, mengemukakan salinan surat yang disediakannya sendiri bertarikh 16 Ogos 2010 (eks. P16) kepada Lembaga Pelesenan Perkapalan Dalam Negeri, Bahagian Maritim, Kementerian Pengangkutan Malaysia, untuk mendapat pengesahan sama ada Komas Energy Sdn Bhd ada menyewa MT Leo atau sebaliknya. Susulan daripada itu Mohd Sukhairy Bin Sutan bertindak bagi pihak Ketua Setiausaha, Kementerian Pengangkutan Malaysia melalui suratnya bertarikh 25 Ogos 2011 (eks. P17) kepada SP7 mengesahkan bahawa Komas Energy Sdn Bhd sememangnya ada menyewa MT Leo berdasarkan bukti 'charter party agreement' di antara tuan punya MT Leo iaitu ASR Marine & Trading Pte Ltd dengan Komas Energy Sdn Bhd dengan rujukan 100900 - AZH 43139 bertarikh 2 April 2010. Memandangkan P17 ini merupakan dokumen yang mengandungi tindakan atau rekod tindakan Mohd Sukhairy bin Sutan selaku pegawai awam bagi Persekutuan maka mahkamah menerimanya sebagai dokumen awam sepertimana yang di peruntukkan di bawah s. 74 Akta Keterangan 1950. Juga tidak dipertikaikan salinan asal P17 ini disediakan khusus untuk perhatian PW11 Maritim Mohd Tarmizi bin Mohd Noor (SP7). Jadi dalam keadaan sedemikian tidaklah timbul apa-apa isu di bawah s. 76 Akta Keterangan 1950. Oleh itu dokumen awam P17 tersebut bolehlah dikemukakan melalui pegawai penyiasat kes (SP7) tanpa perlu memanggil pembuat surat berkenaan (Mohd Sukhairy bin Sutan) untuk membuktikan kandungannya berdasarkan peruntukkan s. 77 Akta Keterangan 1950 dan nas undang-undang yang diputuskan di dalam kes *PP v. Lin Lian Chen* [1990] 1 LNS 179; [1991] 1 MLJ 316.

[8] Jadi P17 mengesahkan Komas Energy Sdn Bhd menyewa MT Leo berdasarkan bukti 'charter party agreement' di antara tuanpunya MT Leo iaitu ASR Marine & Trading Pte Ltd dengan Komas Energy Sdn Bhd yang kandungannya boleh menzahirkan

pihak yang sepatutnya bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo yang telah pada 14 Jun 2010 jam lebih kurang 3.50pagi berlabuh di kedudukan garis lintang 01 darjah 17.854 minit Utara, garis bujur 104 darjah 09.066 minit Timur pada jarak lebih kurang 2.5 batu nautika di selatan Tanjung Kapal, dalam perairan Pengerang dalam negeri Johor tanpa memaklumkan kepada Pengarah Laut seperti yang ditetapkan di dalam Notis Perkapalan Malaysia (MSN 15/2009).

[9] Namun begitu Mohd Sukhairy Bin Sutan di dalam suratnya P17 menyatakan pihak Kementerian Pengangkutan Malaysia tidak dapat mengemukakan salinan 'charter party agreement' tersebut atas dasar kerahsiaan dokumen-dokumen yang dikemukakan oleh pemohon lesen. Pegawai penyiasat (SP7) tidak langsung membuat siasatan yang lebih lanjut mengenai charter party agreement ini dan hanya sekadar bergantung kepada P17 semata-mata tetapi ianya tidak mencukupi untuk membuktikan bahawasanya Komas Energy Sdn Bhd yang bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo sepertimana dalam pertuduhan pindaan. SP7 juga langsung tidak cuba mendapatkan salinan asal atau sekurang-kurangnya pun salinan diakui sah 'charter party agreement' daripada Komas Energy Sdn Bhd selaku penyewa sah kapal MT Leo. Begitu juga Mohd Sukhairy bin Sutan pun tidak dipanggil untuk memberi keterangan berkaitan pihak yang sepatutnya bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal MT Leo mengikut terma 'charter party agreement'. Keterangan terbaik mengenai perkara yang sama boleh diperolehi daripada tuan punya (ASR Marine & Trading Pte Ltd) atau master atau chief officer atau anak kapal MT Leo ataupun Pengarah Laut untuk membuktikan perayu sebenarnya tidak diberikan kebenaran untuk menjalankan di aktiviti atas perairan Malaysia tetapi semua mereka yang dinamakan di atas tadi tidak dipanggil untuk memberi keterangan semasa perbicaraan. Mahkamah ini memutuskan adalah salah responden menghujahkan perayu adalah bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal MT Leo pada masa kejadian hanya semata-mata bergantung – pada pernyataan Mohd Sukhairy bin Sutan di dalam P17 yang mengesahkan perayu adalah penyewa kapal MT Leo kerana tidak ada peruntukan dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang menganggap penyewa kapal adalah juga bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal dalam perairan Malaysia semasa kejadian. Jadi responden perlulah mengemukakan keterangan dokumentar iaitu charter party agreement tersebut ataupun keterangan lisan melalui saksi-saksi berkenaan untuk membuktikan elemen kebertanggungjawaban perayu ke atas segala aktiviti kapal sewanya

MT Leo dalam perairan Malaysia bagi memenuhi atau melengkapkan kes *prima facie*. Undang-undang amat jelas bahawa responden dikehendaki membuktikan kesemua ingredient atau elemen di bawah kesalahan s. 491B(1)(l) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan perayu pula hanya perlu menimbulkan keraguan yang munasabah sahaja ke atas kes responden.

[10] Mahkamah memerhatikan di peringkat pembelaan perayu telah memanggil tiga orang saksi iaitu Ketua Pegawai Eksekutif Komas Energy Sdn Bhd, Wan Mohd Sabri bin Wan Mohamad (SD1) dan pegawai laut, Puan Muzlifah binti Mansor (SD2) serta pegawai laut, Encik Norazihan bin Mohd Daud (SD3). Di sini SD1 dalam keterangan pembelaannya mengaku ada memasuki 'charter party agreement' berhasrat untuk menyewa kapal MT Leo dengan pemiliknya ASR Marine & Trading Pte Ltd tertakluk kepada "cost of affreightment" iaitu setiap kali perayu mematuhi amalan biasa penyewaan kapal dengan mengesahkan tarikh dan masa terima "fixture note". SD1 juga ada menjelaskan terdapat banyak jenis charter party agreement seperti 'bareboat charter agreement', 'time charter agreement' dan 'voyage charter agreement'. Dalam semua keadaan ini SD1 menyatakan beliau tidak memiliki kuasa penuh atas kapal MT Leo atau boleh memastikan arahannya dilaksanakan oleh master/chief officer dan anak kapal MT Leo pada hari kejadian. Kenyataan SD1 tersebut disokong oleh SD2 yang menjelaskan hanya master/chief officer kapal mempunyai kuasa penuh mengemudi sesebuah kapal pada sesuatu masa. SD1 juga menjelaskan bahawa dalam segala urusan penyewaan kapal MT Leo ini dikendalikan oleh Syarikat Silver Base (M) Sdn Bhd dan Global Navigation Sdn Bhd iaitu dua buah agen perkapalan berlesen di bawah s. 90 Akta Kastam 1967 yang dilantik oleh tuan punya kapal ASR Marine and Trading Pte Ltd. Mahkamah memerhatikan ke semua penjelasan di atas tersebut oleh SD1 dan SD2 tidak pernah disangkal dan dipertikaikan oleh responden semasa disoal balas. Jadi mengikut undang-undang yang mantap fakta yang tidak disangkal atau dipertikaikan di anggap penerimaan sepenuhnya oleh sesuatu pihak yang bertelagah. Oleh yang demikian mahkamah memutuskan penjelasan perayu ini telah berjaya menimbulkan keraguan yang munasabah terhadap kes responden berhubung elemen tanggungjawab perayu ke atas segala aktiviti kapal MT Leo semasa di perairan Malaysia ketika kejadian sepertimana dalam pertuduhan pindaan.

Alasan Kedua: (Puan Hakim, Mahkamah Sesyen, terkhilaf apabila memutuskan bahawa eks. P9, P17 dan P19 menunjukkan Komas Energy Sdn Bhd sebagai penyewa sedangkan tiada sebarang dokumen charter party agreement dikemukakan oleh pihak pendakwaan dan pembuat dokumen tersebut tidak dipanggil sebagai saksi)

[11] Sepertimana yang telah diputuskan di alasan pertama di atas, P16 dan P17 adalah dua dokumen awam yang membuktikan Komas Energy Sdn Bhd sebagai penyewa kapal MT Leo dan berdasarkan s. 77 Akta Keterangan 1950 dan nas undang-undang yang diputuskan di dalam kes *PP v. Lin Lian Chen* [1990] 1 LNS 179; [1991] 1 MLJ 316 memadailah P16 dan P17 ini dikemukakan sebagai eksibit semasa perbicaraan melalui pegawai penyiasat kes PW11 maritim Mohd Termizi bin Mohd Noor (SP7) tanpa perlu memanggil pembuat surat-surat berkenaan untuk mengesahkan isi kandungannya mencatitkan Komas Energy Sdn Bhd sebagai penyewa kapal MT Leo. Di sini mahkamah memutuskan sekali lagi tiada kekhilafan dilakukan oleh Puan Hakim, Mahkamah Sesyen, apabila merumuskan Komas Energy Sdn Bhd sebenarnya penyewa kapal MT Leo. 'Charter party agreement' perlu dikemukakan dalam kes ini oleh responden hanya untuk membuktikan pihak yang sepatutnya bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo yang telah pada 14 Jun 2010 jam lebih kurang 3.50 pagi berlabuh dikedudukan garis lintang 01 darjah 17.854 minit Utara, garis bujur 104 darjah 09.066 minit Timur pada jarak lebih kurang 2.5 batu nautika di Selatan Tanjung Kapal, dalam perairan Pengerang dalam negeri Johor tanpa memaklumkan kepada Pengarah Laut seperti yang ditetapkan di dalam notis Perkapalan Malaysia (MSN 15/ 2009). Malangnya dokumen tersebut tidak langsung dikemukakan oleh pihak responden. Sungguhpun Mohd Sukhairy bin Sutan mengisytiharkan di dalam suratnya P17 bahawa 'charter party agreement' tidak dapat dikemukakan oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia atas dasar kerahsiaan dokumen-dokumen yang dikemukakan oleh pemohon lesen tetapi pegawai penyiasat kes (SP7) pasti boleh berusaha mendapatkan salinannya daripada pihak-pihak yang terlibat terus dalam 'agreement' tersebut iaitu tuan punya kapal MT Leo (ASR Maritime & Trading Pte Ltd) ataupun penyewa kapal MT Leo (Komas Energy Sdn Bhd). Namun pegawai penyiasat (SP7) gagal berbuat demikian dan ini mahkamah merumuskan telah timbul kepincangan dan kelompangan dalam kes responden membuktikan elemen kebertanggungjawaban ke atas aktiviti kapal MT Leo di perairan Malaysia semasa kejadian sepertimana dalam pertuduhan pindaan.

Alasan Ketiga: (Puan Hakim, Mahkamah Sesyen, terkhilaf apabila memutuskan bahawa pembelaan Komas Energy Sdn Bhd hanya penafian semata-mata sedangkan terdapat pembelaan yang bermerit bahawa pemilik kapal MT Leo tidak dipanggil sebagai saksi untuk mengesahkan sama ada Komas Energy Sdn Bhd adalah penyewa)

[12] Mahkamah ini akur terdapatnya dua dokumen awam iaitu P16 dan P17 yang mengesahkan Komas Energy Sdn Bhd adalah penyewa kapal MT Leo. Cuma dokumen-dokumen ini tidak menyatakan secara spesifik atau khusus penyewa juga pada masa yang sama bertanggungjawab ke atas semua aktiviti kapal MT Leo semasa berada di perairan Malaysia pada tarikh kejadian sepertimana dalam pertuduhan pindaan. Wajarlah pemilik kapal MT Leo (ASR Maritime & Trading Pte Ltd) dipanggil sebagai saksi bukan untuk mengesahkan Komas Energy Sdn Bhd adalah penyewa kapal MT Leo tetapi sebaliknya untuk menzahirkan pihak yang sepatutnya bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo berkait kesalahan sepertimana dalam pertuduhan pindaan. Ketiadaan bukti menunjukkan elemen ini telah menyebabkan kelompangan ke atas kes responden. Malahan pegawai penyiasat kes (SP7) pun tidak berbuat apa-apa dalam siasatannya untuk menutup kelemahan tersebut. Di peringkat pembelaan perayu mengulangi pembelaan ini yang seawalnya telahpun dibangkitkan semasa kes pendakwaan lagi dengan menyoalbalas saksi-saksi pendakwaan berkait 'charter party agreement' tetapi isu ini tidak pernah dipertikaikan oleh pendakwaan. Dalam keadaan sedemikian maka undang-undang menganggap responden menerima hakikat bahawasanya perayu tidak bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal MT Leo semasa kejadian sepertimana dalam pertuduhan pindaan. Jadi mana mungkin hakim, Mahkamah Sesyen, memutuskan bahawa pembelaan perayu hanya penafian semata-mata sedangkan terdapat pembelaan bermerit yang tidak terjawab.

Alasan Keempat: (Puan Hakim, Mahkamah Sesyen, terkhilaf apabila memutuskan terdapat satu prima facie kes terhadap Komas Energy Sdn Bhd sedangkan tiada bukti Komas Energy Sdn Bhd pernah membuat bayaran sewaan kapal MT Leo kepada pemilik kapal MT Leo di akhir kes pendakwaan).

[13] Bagi kes di bawah s. 491B(1)(l) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 pihak pendakwaan perlu membuktikan intipati-intipati atau ingredient-ingredient berikut:

A (i) Bahawa perayu adalah penyewa kapal MT Leo dan bertanggungjawab terhadap kapal tersebut pada masa kejadian.

(ii) Bahawa kapal tersebut telah berlabuh di dalam kawasan perairan Malaysia.

B (iii) Bahawa kapal berlabuh tanpa kebenaran Pengarah Laut.

Elemen Pertama: (Bahawa perayu adalah penyewa kapal MT Leo dan bertanggungjawab terhadap kapal tersebut pada masa kejadian)

C **[14]** Sepertimana yang telah diperbincangkan terdahulu di dalam alasan pertama di atas maka mahkamah ini berpuas hati bahawa perayu adalah penyewa kapal MT Leo berdasarkan surat Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia bertarikh 16 Ogos 2010 (eks. P16) dan juga surat Kementerian Pengangkutan Malaysia bertarikh 25 Ogos D 2011 (eks. P17) yang dikemukakan melalui SP7.

[15] Walau bagaimanapun surat (eks. P17) itu bersyarat mengikut terma di dalam "charter party agreement" di antara tuan punya kapal MT Leo iaitu ASR Marine & Trading Pte Ltd dan E penyewanya Komas Energy Sdn Bhd. Malangnya "charter party agreement" tersebut tidak dikemukakan oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia melalui suratnya bertarikh 25 Ogos 2011 (eks. P17) atas alasan kerahsiaan dokumen-dokumen yang dikemukakan oleh pemohon lesen. "Charter party agreement" ini F penting kerana ia dapat menzahirkan pihak yang sepatutnya bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal MT Leo dalam perairan Malaysia semasa kejadian sepertimana dalam pertuduhan pindaan. Begitu juga ASR Marine & Trading Pte Ltd tidak dipanggil oleh pendakwaan untuk mengesahkan siapa sebenarnya bertanggungjawab G ke atas kapal MT Leo semasa kejadian. Pegawai penyiasat kes (SP7) juga gagal menyiasat lebih lanjut lagi apa sebenarnya termaktub di dalam "charter party agreement" daripada tuan punya kapal MT Leo iaitu ASR Marine & Trading Pte Ltd. Pendakwaan tidak memanggil master atau chief officer atau anak kapal MT Leo H ataupun Pengarah Laut untuk membuktikan perayu sebenarnya bertanggungjawab ke atas kapal MT Leo dalam perairan Malaysia semasa kejadian. Tanpa keterangan ini mahkamah memutuskan pendakwaan gagal membuktikan elemen kebertanggungjawaban perayu ke atas kapal MT Leo. Lagipun tidak ada peruntukan I dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang menganggap penyewa kapal adalah juga bertanggungjawab ke atas aktiviti kapal tersebut dalam perairan Malaysia semasa kejadian. Rumusannya

Hakim Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan perayu adalah penyewa kapal MT Leo dan juga bertanggungjawab ke atas kapal tersebut dalam perairan Malaysia semasa kejadian.

Elemen Kedua: (Bahawa kapal tersebut telah berlabuh dalam kawasan perairan Malaysia)

[16] Mahkamah merujuk kepada peruntukkan s. 491B Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang dipetik seperti di bawah berikut:

> Section 491B:
>
> Notification to the Director of Marine of activity engaged by a ship.
>
> (1) Any ship which is engaged or intends to engage in any of the following activities:
>
> (a) Dredging;
>
> (b) Mining, including exploration and exploitation;
>
> (c) Cable and pipe laying;
>
> (d) Marine construction, including the construction of jetties and wharves;
>
> (e) Dumping of any material;
>
> (f) Sports, leisure or recreational activity;
>
> (g) Survey;
>
> (h) Cleaning, including cleaning of cargo tanks;
>
> (i) Transportation, discharging or loading of wastes;
>
> (j) Pilotage;
>
> (k) Ship-to-ship activity; or
>
> (l) Any other activity as determined by the Director of Marine.
>
> In Malaysian Waters shall be required to notify the Director of Marine, in such form as may be prescribed by him, of such activity.

[17] Hakikatnya mengikut keterangan Mahmad Faizal Bin Ahmad (SP4) pegawai pemerintah di KM Manjung Maritim bahawa pada 14 Jun 2010 jam lebih kurang 3.50pagi dikedudukan garis lintang 01 darjah 17.854 minit Utara, garis bujur 104 darjah 09.066 minit

Timur pada jarak lebih kurang 2.5 batu nautika di Selatan Tanjung Kapal, di dalam perairan Pengerang negeri Johor, kapal MT Leo dan MT Diamond didapati sedang membuat aktiviti 'bunkering'. Mengikut fahaman SP4 aktiviti 'bunkering' ini bermaksud pemindahan minyak antara kapal ke kapal hanya untuk kegunaan kapal tersebut sendiri. Keterangan ini disokong oleh LM Ahmad Azwan bin Rusidi (SP5) selaku pegawai penangkap dan geledah di KM Manjung yang nampak ada satu saluran paip merentasi antara kapal MT Diamond dengan kapal MT Leo. Aktiviti ini disahkan oleh LK 2 Syed Mohamad Hanif bin Syed Sohor (SP2) selaku jurufoto di atas KM Manjung yang ada mengambil gambar hos sedang bersambung antara MT Diamond dengan MT Leo sepertimana dalam eks. P4(11) dan P4(12) serta gambar atas geladak kedua-dua kapal berserta dengan hos yang masih dipasang sepertimana dalam eks. P4(13) dan P4(14). Melalui keterangan Zakaria bin Abdullah (SP6) juga ada dikemukakan Lesen Perkapalan Dalam Negeri (Sementara) untuk khidmat bunkering marine diesel oil (MDO) dan marine gas oil (MGO) di perairan Pasir Gudang sahaja yang sahlakunya mulai 14 April 2010 hingga 13 Julai 2010 dikeluarkan oleh Jabatan Laut Wilayah Selatan kepada perayu sepertimana eks. P9 dan berikutnya terdapat juga lesen perkhidmatan bunkering yang sahlakunya mulai 5 April 2010 hingga 4 Oktober 2010 dikeluarkan oleh Lembaga Pelabuhan Johor kepada perayu sepertimana eks. P11.

[18] Di peringkat pembelaan perayu (SD1) ada mengemukakan permit kebenaran untuk memunggah kargo MGO sebanyak 50 MT dari kapal MT Leo ke kapal / tangki MT Diamond di kawasan Pasir Gudang pada tarikh 14 Jun 2010 pada jam 0600 hrs yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut Wilayah Selatan kepada perayu sepertimana di eks. D18 dan sekaligus dokumen ini telah jelas menunjukkan ini adalah aktiviti 'bunkering' dan bukannya aktiviti STS. Sepatutnya D18 ini dikemukakan oleh pegawai penyiasat kes (SP7) diperingkat pendakwaan dan oleh sebab kegagalan itulah mahkamah ini percaya ianya telah mengelirukan mahkamah perbicaraan ketika itu mengenai aktiviti sebenar MT Leo pada tarikh kejadian sepertimana dalam pertuduhan pindaan. Dengan adanya D18 ini juga maka ianya menyokong keterangan SP6 selaku Penolong Pengarah Pemetaan, Jabatan Ukur & Pemetaan Malaysia yang mengesahkan tempat kapal MT Leo berlabuh sepertimana dalam P9 dan P11 masih lagi di dalam perairan Malaysia yang diluluskan.

[19] Puan Muzlifah binti Mansor (SD2) selaku pegawai laut di hal ehwal laut dan pelabuhan ketika itu menyokong keterangan perayu (SD1) di atas dengan mengesahkan aktiviti MT Leo semasa kejadian berdasarkan D18 ialah sebenarnya 'bunkering' dan bukannya berlabuh.

[20] Mahkamah mendapati pendirian SD2 itu tepat sekali kerana jika dirujuk s. 491B(1) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 aktiviti 'bunkering' langsung tidak termasuk di bawah mana-mana senarai aktiviti mulai (a) hinggalah (k) seksyen tersebut dan kemungkinan ianya termasuk di bawah senarai (l) hendaklah terlebih dahulu dirujuk kepada notis Perkapalan Malaysia MSN 15/2009 yang dikeluarkan oleh Ketua Pengarah Laut, Jabatan Laut Malaysia berhubung aktiviti-aktiviti tambahan yang perlu dimaklumkan kepada Pengarah Laut bagi kapal di dalam perairan Malaysia / pindaan s. 491B(1) (Akta A1316) sepertimana dalam eks. P15. Malangnya aktiviti 'bunkering' juga tidak tersenarai. Dakwaan responden bahawa aktiviti 'bunkering' tergolong di bawah 'berlabuh tunggu' dalam P15 adalah meleset sama sekali kerana SD2 dalam keterangannya jelas menyatakan P9 dan P11 adalah permit diberikan kepada perayu untuk aktiviti 'bunkering' bukannya 'berlabuh tunggu' dan berdasarkan analisa keterangan-keterangan di atas ianya jelas menunjukkan sedemikian.

[21] Di sini mahkamah ini memutuskan sekali lagi Puan Hakim Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila mendapati kapal MT Leo ketika kejadian menjalankan aktiviti 'berlabuh tunggu' kerana keterangan keseluruhan kes tidak dapat menyokongnya.

Elemen Ketiga: (Bahawa kapal berlabuh tanpa kebenaran Pengarah Laut)

[22] Memadailah mahkamah ini merumuskan bahawa memandangkan kapal MT Leo menjalankan aktiviti 'bunkering' disokong oleh permit-permit P9, P11 dan D18 maka ianya jelas bukanlah melakukan aktiviti 'berlabuh tunggu' sepertimana dalam senarai s. 491B(1) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan notis Perkapalan Malaysia (MSN 15/2009). Turutan daripada itu maka diputuskan perayu tidak perlulah memaklumkan kepada Pengarah Laut, Jabatan Laut Malaysia.

[23] Oleh yang demikian Puan Hakim Mahkamah Sesyen juga khilaf dalam keputusannya berhubung elemen kesalahan yang ketiga ini.

[24] Pada keseluruhannya mahkamah ini memutuskan sebenarnya pihak responden gagal membuktikan kes *prima facie* terhadap perayu.

Alasan Kelima: (Puan Hakim Mahkamah Sesyen terkhilaf apabila memutuskan bahawa Komas Energy Sdn Bhd gagal menimbulkan satu keraguan yang munasabah di akhir kes pembelaan)

[25] Pembelaan telah memanggil tiga orang saksi iaitu perayu sendiri (SD1), Puan Muzlifah binti Mansor (SD2) selaku pegawai laut di bahagian hal ehwal laut dan pelabuhan dan akhir sekali Encik Norazihan bin Mohd Daud (SD3) selaku pegawai laut di Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM). Perayu diwakili oleh Encik Wan Sabri bin Wan Mohamad merupakan ketua pegawai eksekutif di Komas Energy Sdn Bhd dan memberi keterangan bersumpah semasa di peringkat pembelaan.

[26] Keterangan perayu (SD1) yang paling penting di sini ialah pengemukaan dokumen D18 iaitu permit kebenaran untuk memunggah kargo MGO sebanyak 50 MT dari kapal MT Leo ke kapal tangki MT Diamond di kawasan Pasir Gudang pada tarikh 14 Jun 2010 pada jam 0600 hrs yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut Wilayah Selatan. D18 mengesahkan aktiviti yang dijalankan oleh kapal MT Leo dan kapal MT Diamond ketika kejadian ialah 'bunkering' dan bukan STS bukan 'berlabuh tunggu'. Fakta ini disokong oleh dokumen P9 dan P11. SP4 ketika mengambil gambar kedua-dua kapal berkenaan P4 (11) hingga (14) jelas menunjukkan terdapatnya hos pemindahan minyak di antara dua pengangkutan tersebut dalam aktiviti 'bunkering'nya pada 14 Jun 2010. Berikutnya SP6 juga mengesahkan tempat kapal MT Leo menjalankan aktiviti 'bunkering' itu sepertimana dalam P9 dan P11 adalah masih lagi dalam perairan Malaysia yang diluluskan dalam D18. Jadi semua ini menunjukkan kesinambungan pembelaan perayu sejak diperingkat pendakwaan lagi. Dengan adanya pembelaan sebegitu maka perayu juga berjaya menimbulkan keraguan yang munasabah ke atas kes pendakwaan sekiranya itulah pendirian yang diambil oleh Puan Hakim Mahkamah Sesyen yang mana mahkamah ini telahpun memutuskan mempunyai pendapat yang berlainan berdasarkan alasan yang telah dianalisa terlebih awal lagi.

Keputusan

[27] Dengan itu mahkamah ini memutuskan rayuan perayu tersebut dibenarkan dan maka sabitan serta hukuman Puan Hakim Mahkamah Sesyen perbicaraan diketepikan. Lalu perayu di sini dilepaskan dan dibebaskan daripada pertuduhan.